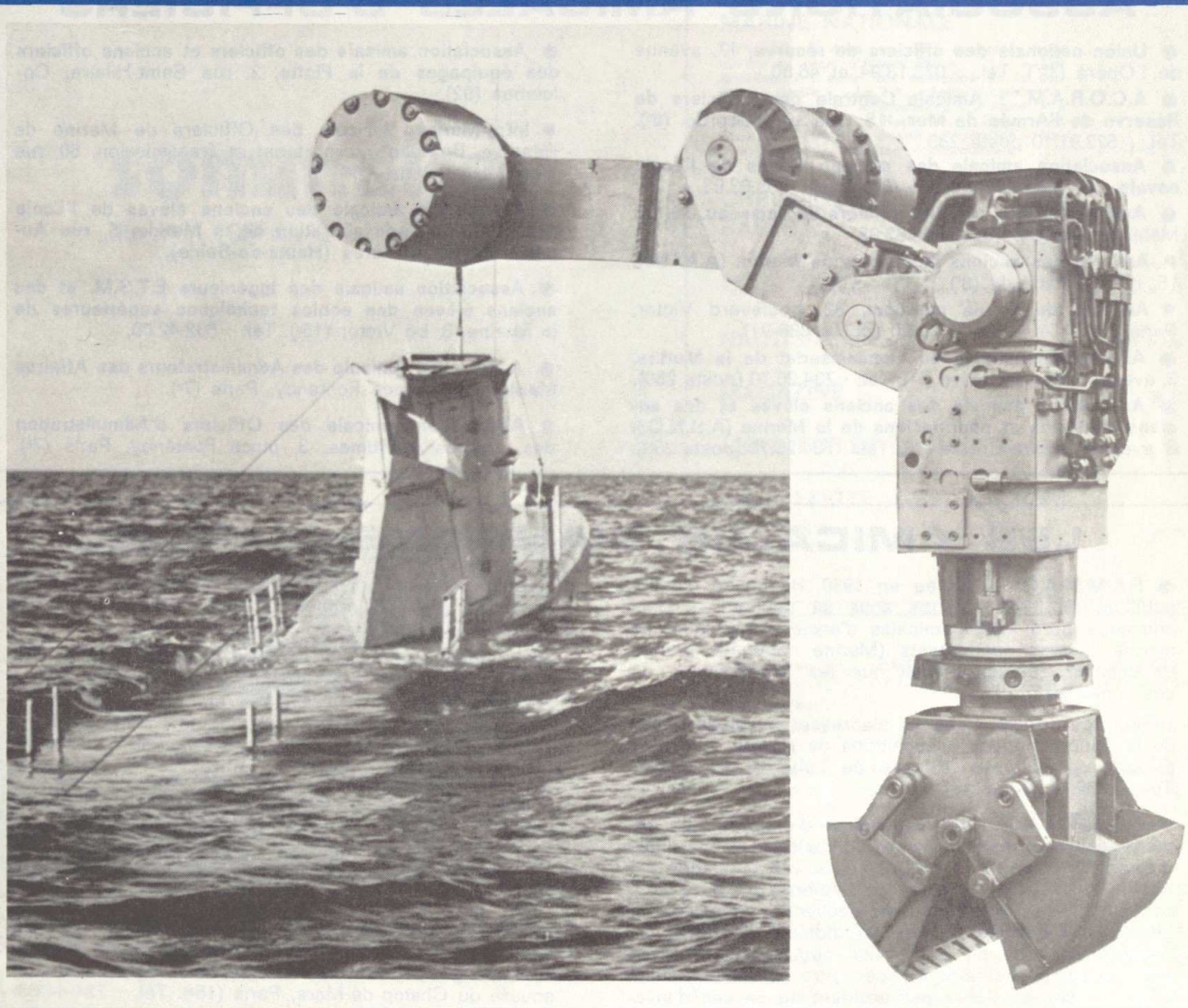


Hebdo n° 1199  
2 octobre 1971  
Le numéro : 1,50 F

# COLS BLEUS

MARINE et SPORTS NAUTIQUES



## " COMMANDANT BOURDAIS "



## Suite des de Deuxième



## ESCALE A AKUREYRI

**L**A plupart des chalutiers français de grande pêche finissent leur deuxième voyage. Ils débarquent de la mer de Norvège et de la mer Blanche, l'assistance se termine dans ce secteur. Après un dernier ravitaillement à Hammerfest le « Commandant Bourdais » fait route vers l'ouest. Un ultime rendez-vous avec un bateau est fixé, pour lui apporter son courrier. Puis nous nous dirigeons vers l'Islande en suivant la route suivie plus de mille ans plus tôt par les intrépides Vikings. Ceux-ci, fuyant la vassalité d'un roi tyrannique, colonisèrent l'Islande et l'extrémité sud du Groenland. Lors de la première demi-campagne le « Commandant Bourdais » fit escale à Reykjavik, cette fois c'est Akureyri située sur la côte nord qui nous accueille.

La ville toute pimpante est établie au bord d'un fjord verdoyant où aboutissent de nombreuses cascades. Elle se compose à l'exception de deux rues commerçantes de petites maisons claires entourées de jardins plantés d'arbustes. Les architectes n'ont pas construit de bâtiments de plus de trois étages en raison des risques de tremblements de terre. Ces onze mille habitants vivent de la pêche, de l'agriculture et des petits chantiers de construction navale. On peut acheter dans une rue marchande des peaux de mouton ou de poney ainsi que de superbes articles en laine, production originale islandaise. Avant le « Commandant Bourdais » la précédente escale d'un bateau de la Marine Nationale date de 1934.

Cette escale de trois jours laisse à chacun le temps de visiter un peu la région. Plusieurs excursions sont organisées pour permettre à l'équipage de faire à tour de

rôle un circuit intéressant. Suivons l'une de ces excursions.

A peine sortis de l'agglomération, la diversité régnant dans ce paysage frappe l'observateur. La route tient de la tôle ondulée. Elle est poussiéreuse comme en Afrique. Autour de nous s'étale le fond du fjord en une plaine verdoyante où paissent calmement des vaches. La vallée glacière est limitée par des sommets enneigés et arides. L'eau ruisselle sur les pentes. Cela rappelle beaucoup l'Oberland suisse. Notre premier arrêt se fait devant un hôtel pour skieurs installé à flanc de montagne, il n'est qu'à dix minutes en voiture de la ville. Des remonte-pentes permettent aux citadins de pratiquer sans difficulté leur sport favori et ceci jusqu'à la mi-mai. De l'hôtel un magnifique panorama du fjord dans toute son étendue s'offre à nos yeux.

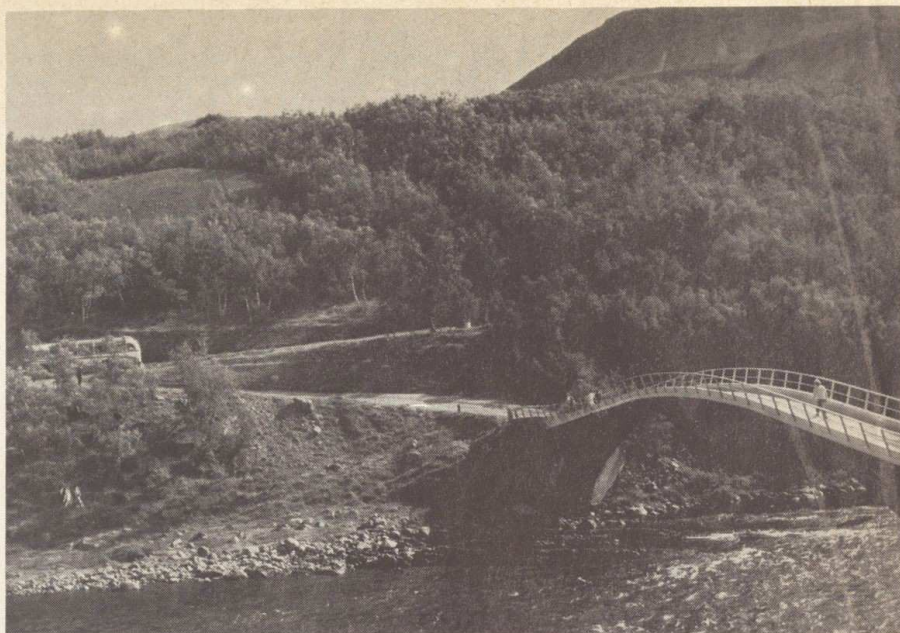
Pour nous permettre d'apprécier pleinement l'Islande un guide nous accompagne. Il nous raconte chaque fois que l'occasion se présente des anecdotes sur son pays. Il est fier d'être descendant des Vikings, de pouvoir lire et comprendre les Sagas des ancêtres. La langue islandaise a peu évolué au cours des siècles. Rien n'est plus attrayant pour connaître un pays que d'en visiter les vieilles maisons. Notre guide nous conduit à une vieille ferme transformée en musée. Il s'agit d'un ensemble de petites maisons rectangulaires juxtaposées qui communiquent entre elles par d'étroits couloirs. Les murs sont faits de basalte et de mottes de terre. Seule la façade et la charpente sont en bois, car on devait l'économiser. Le roi de Norvège ayant interdit son importation au XIV<sup>e</sup> siècle. Les toits sont recouverts de terre. Ainsi ce sont deux pans de



# nouvelles

## la

### " DEMIE "



verdure qui protègent les maisons. Dans ces fermes vivaient de petites collectivités. L'une des constructions servait de cuisine pour tous, grande pièce avec l'âtre au centre. Des ustensiles en bois sont pendus au mur et une cheminée centrale sert à évacuer la fumée.

Autrefois, la forêt couvrait le nord de l'Islande, les Sagas le rapportent. Les arbres très petits à cause du climat rigoureux, n'ont pas résisté aux troupeaux de moutons apportés par l'homme. Tout au long de notre excursion nous apercevons des ovins par petits groupes. Ils font partie du paysage des plateaux islandais au sol raviné où poussent quelques touffes d'herbe rares. Ils sont laissés en semi-liberté pendant l'été. Pour qu'ils ne se dispersent pas trop, il y a quelques barrières et des grilles posées sur les routes. Leurs sabots ne peuvent

franchir les claires-voies. A l'automne les paysans les rabattent vers des parcs. Là, ils sont rendus à leurs propriétaires qui les marquent à l'oreille.

Autre animal caractéristique de l'Islande : le cheval. Il y a dix siècles il fut apporté par les drakkars des conquérants et depuis son introduction dans l'île, il n'a pas été croisé. Il vit lui aussi presque en liberté ; l'hiver il déblaie la neige avec ses sabots pour trouver sa nourriture.

Nous avons la chance, dans une petite localité, d'assister à un concours hippique. Les chevaux sont petits, rablés, vifs et pourtant très dociles. La robe est épaisse et lustrée. Dans la course de relais qui clôture la fête, ils s'amusez autant que leurs cavaliers. Deux équipes sont en compétition, chaque cavalier doit à son tour aller planter un clou dans un morceau de bois,

ce qui oblige le concurrent à sauter à terre. Les positions à cheval ne sont pas très orthodoxes, mais les gens ont une très bonne assiette... ils semblent être nés en selle. La plupart sont des paysans des environs ; aussi font-ils des prodiges devant leur public.

Pour couper la journée et ne pas perdre trop de temps, nous faisons un pique-nique. Il est bien agréable de manger sur l'herbe après plusieurs jours de mer. La nature a façonné un paysage étrange. Le plateau est vide, dans les contre-bas où s'est déposé le limon, des petits champs soignés avec amour par les paysans montrent que le pays est habité. Des fermes modernes, malheureusement peu rustiques, sont dispersées dans la campagne. Sur quelques pentes privilégiées, à l'abri du vent, des bouleaux nains poussent péniblement ; ils maintiennent la terre.

Notre guide nous mène dans la grande cuvette du lac Myvatn ; des bandes de terre fertiles et stériles se côtoient. L'originalité de cette région est due au volcanisme. Le guide se transforme en professeur pour nous donner un cours de géographie appliquée. Formé il y a trois mille huit cents ans par des coulées de lave qui ont enfermé une rivière, Myvatn est un monde insolite. L'éruption a surajouté un paysage à celui qu'il y avait primitivement. La lave est figée elle émerge en petites îles. Suivant son âge la roche est couverte de mousse ou complètement dénudée. Une multitude d'oiseaux animent ce paysage ; comme ils ne sont pas chassés, ils restent à proximité des curieux, que nous sommes. On dit qu'il y aurait cent cinquante mille canards de quinze espèces différentes. Certains migrent vers l'Amérique, d'autres vers l'Europe. Le lac et la rivière qui s'en échappe la Laxa sont remplis de saumons et de truites. C'est un paradis pour les pêcheurs.

La route nous conduit ensuite sur un autre site volcanique « Les Châteaux Sombres ». Il s'agit de formations volcaniques semblables à des remparts. On peut vraiment les comparer à des murs élevés par l'homme, percés de fenêtres et de meurtrières. Dans un tel paysage, la légende a



ses droits. La matière en fusion s'est modelée là-bas en une véritable voûte romane, c'est « La Grotte des Elfes ». Avant de quitter ce pays des merveilles, nous prenons un bain dans une grotte où l'eau est merveilleusement claire. Elle est renouvelée toutes les dix minutes. La pudeur veut qu'il y ait un endroit réservé aux messieurs, un autre pour les dames. Sacrifiant aux convenances nous allons nous purifier dans cette eau limpide. Après quelques instants délicats, nous supportons bien ce bain chaud à quarante degrés. Cet intermède nous donne un surcroît d'énergie et nous continuons notre tour.

De très loin des colonnes de fumée blanche sur une montagne grise signalent les solfatar de Namaskard. Une odeur de

soufre flotte dans l'air. Nous foulons un sol friable jaune et chaud, il vit. Des vapeurs âcres sortent de ses entrailles, on entend partout la boue épaisse clapoter au fond de mini-cratères. Tout ceci ne rassure qu'à moitié le promeneur égaré sur ce terrain où l'eau sous pression, brutalement libérée, jaillit à quelques pas de lui avec un bruit de réacteur. Notre dernière visite est pour les chutes de Godafoss. Le bouillonnement d'écume blanche contraste avec les berges formées d'un splendide basalte noir. Les cassures de roche sont si régulières qu'elles semblent faites par une gigantesque machine. Tout près de la chute on a le vertige devant la force et la puissance de la rivière. Elle est large en amont et canalisée en aval par ce verrou de roches volcaniques,

plus loin, calme de nouveau, elle s'éparpille en un delta aux îles couvertes d'herbages bien verts. L'eau de l'Islande est sauvage et pure comme le pays.

L'escale est finie, déjà le « Commandant Bourdais » s'évite devant Akureyri, un vent violent s'engouffre dans le fjord et rend la manœuvre délicate, nous refaisons les trente nautiques qui nous séparent de la mer libre. Le bateau stoppe un instant pour poser le pilote et nous quittons l'Islande. Nous reviendrons, chacun l'espère dans ce pays où la nature n'est pas encore dominée et asservie par l'homme.

ASPIRANT DENTISTE

J.-F. PORNON



Q 484 :

## Le T. R. "ANJOU" Condamné

Par arrêté du 12 août, le Transport Ravitailleur « Anjou » est condamné. Débaptisé il lui a été attribué le numéro de coque Q 484.

**Historique.** Le T.R. « Anjou » (ex-Léoville) a été construit en 1959 à Brême (Allemagne) par la société Rolandwerft.

Son acquisition a été réalisée pour la DIRCEN (Direction du Centre d'Expérimentation Nucléaire) dans le cadre des besoins du Centre d'Expérimentation du Pacifique en bâtiments de transport. Il a été acheté par l'Etat le 5 janvier 1966 à la société Worms, Compagnie Maritime et Charbonnière et a subi un grand carénage à Toulon en vue de son utilisation comme Transport Ravitailleur.

Il rallie la Polynésie où il effectue de nombreux transports entre Papeete et les sites d'expérimentation.

Le 1<sup>er</sup> août 1966, il appareille pour Marseille où il subit un nouveau grand carénage du 1<sup>er</sup> septembre 1967, au 15 janvier 1968.

Il rejoint la Polynésie en mars 1968 pour poursuivre ses activités jusqu'en 1971.

Le 15 mars, ses besoins étant réduits, la DIRCEN a remis le T.R. « Anjou » à la Marine, ce qui a conduit à sa condamnation, la Marine n'ayant pas l'emploi de ce bâtiment auxiliaire sans valeur militaire.

### CARACTERISTIQUES GENERALES.

Longueur hors tout : 86,70 m.

Largeur hors tout : 11,64 m.

Tirant d'eau : 4,59 m.

Déplacement en charge : 2 700 t.

Propulsion : 2 moteurs diesel de 1 200 CV actionnant une ligne d'arbre.

### COMMANDANTS SUCCESSIFS.

Lieutenant de Vaisseau Favrelle du 1-2-66 au 20-7-67.

Lieutenant de Vaisseau Jouanin du 20-7-67 au 25-1-69.

Lieutenant de Vaisseau Gourmelen du 21-1-69 au 19-9-70.

Lieutenant de Vaisseau Raguet du 19-9-70 au 12-8-71.